



## **„gestutzte Flügel“ - MERCEDES BENZ 300 SL W 198 Roadster 1957**

... und wieder waren die Amis schuld – wie auch schon beim Mercedes 300 SL Coupe, dem berühmten Flügeltürer (den wir in einem anderen Benzinradl-Artikel bereits vorgestellt haben, siehe [HIER](#)). Der ging ja bekanntlich auf eine Initiative des amerikanischen Mercedes-Importeurs Max Hoffman, der den Daimler-Benz Vorstand in Stuttgart drangsalierte, doch einen potenten Sportwagen herzustellen und zu liefern, oder besser gleich zwei: einen hubraumstarken und einen etwas schwächeren, seine Kunden in den USA würden verlangen danach. Die Folge: auf Basis des reinen Rennsportwagens mit dem internen Kürzel W 194, der 1952 Erfolge zB in Le Mans, bei der Mille Miglia, der Carrera Panamericana und anderen Langstreckenrennen eingefahren hatte, schuf der kongeniale Mercedes-Chefkonstrukteur Rudolf Uhlenhaut den W 198, der mit der Bezeichnung 300 SL zusammen mit dem kleineren SL 190 im Februar 1954 „International Motor Sports Show in New York“ präsentiert wurde. Wohl um den Markt abzuheben, den die Serienfertigung begann erst im August dieses Jahres.

Obwohl besonders der 300 SL mit seinen wegen des hochbauenden Gitterrohrrahmens hochschwenkenden Flügeltüren (im englischen Gullwing genannt, Möwenschwingen) heute als Stilikone zählt und einer der höchstgehandelten Oldtimer überhaupt ist (ganz besonders, wenn es um einen von nur 29 gebauten Exemplaren mit Leichtmetallkarosserie geht, von denen aber eh so gut wie nie einer auf den Markt kommt), war er dem amerikanischen Publikum nicht gut genug. Sie schätzen zwar die Power und das Design des Wagens, wollten aber trotzdem mehr Komfort samt Kofferraum und - wenn's leicht geht, Herr Uhlenhaut - auch eine Cabrioversion. Mercedes und Uhlenhaut lieferten, aber nicht parallel zum Flügeltürer: der 300 SL Roadster wurde im Frühjahr 1957 auf dem Genfer Autosalon als Nachfolger des Coupes vorgestellt, wurde ab Mai im Mercedes Werk Sindelfingen produziert – und zwar in den Hallen und auf den Laufbändern, auf denen zuvor der Flügeltürer montiert worden war – und die dementsprechend adaptiert werden mussten.







Die Nachfrage nach dem Gullwing hatte ohnehin nachgelassen, das Cabrio sollte seine Stelle einnehmen. Die Karosserie des Wagens bestand ebenso wie beim Vorgänger aus Stahlblech, lediglich Motorhaube, Kofferraumdeckel und die seitlichen Schweller waren aus Leichtmetall. Trotzdem war das Cabrio mit 1420 Kilo um 125 schwerer als das Coupe, dafür war aber die Leistung auf 240 PS gestiegen, wodurch die erreichbare Spitze gleich blieb: je nach Übersetzung waren zwischen 220 und 260 Km/h drin. Da muss der Sportfahrer sich schon ordentlich hinter die Frontscheibe ducken, damit es ihm nicht die karierte Kappe vom Kopf fetzt, die er dann ja noch am Golfplatz braucht. Denn das Cabrio hatte durch eine Überarbeitung des Gitterrohrrahmens (bei der das Reserverrad nach unten gewandert war und die Seitentüren wieder konventionell angeschlagen werden konnten) und eine Verkleinerung des Benzintanks jetzt einen brauchbaren Kofferraum, in dem mehr als nur eine Handtasche Platz findet. Der Wagen blieb ein reiner Zweisitzer, den Platz hinter den Sitzen beanspruchte das versenkte Stoffverdeck.

Die Amerikaner scheinen zufrieden gewesen zu sein, der Roadster blieb bis 1963 im Angebot. Weil der Wagen nicht nur in die Sunshine-States Florida und Kalifornien verkauft wurde, gab es ab 1958 ein spezielles Hardtop, das aber nicht zum normalen Lieferumfang gehörte, sondern als optionales Zubehör erhältlich war – und viel Anklang fand. Auch unser Fotomodell (in Rot, ebenfalls gegen Aufpreis weil der Standard das Mercedes-Silber war) kommt aus den Staaten, steht heute aber neben dem bereits vorgestellten Flügeltürer bei einem Mercedes-Sammler in Oberösterreich. Der hat in seiner Halle auch den Nachfolger des 300 SL, den 230 SL. Der von der Verwandtschaft aber näher am 190 SL als am 300er liegt. Abschließend hier noch einmal zur Bezeichnung SL – für die es zwei Erklärungen gibt. Nämlich „Sport-Leicht“, wie vom Daimler Benz Vorstand verwendet, oder „Super-Leicht“, wie Rudolf Uhlenhaut den Wagen nannte und wie die Rennsportversion von Mercedes 1952 in einer Pressemitteilung genannt wurde.

























